VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 80)
z dnia 6 listopada 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 80)

6 listopada 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o sytuacji finansowej i organizacyjnej w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze".

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Jan Urbaniak** główny specjalista w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, **Olga Kaźmierska** p.o. naczelnika Wydziału Strategii i Analiz Finansowo-Ekonomicznych w Departamencie Rynku Transportu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Michał Marzec** naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak i Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Witam wszystkich bardzo serdecznie na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury w dniu dzisiejszym.

Porządek dzienny otrzymaliście państwo w zawiadomieniu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma uwag. Dziękuję bardzo.

Witam bardzo serdecznie pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza. Witam pana Michała Marca, dyrektora generalnego Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze". Witam pana Krzysztofa Banaszka, szefa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Witam pana dyrektora departamentu. Wszystkich bardzo serdecznie witam.

Panie ministrze, rozumiem, że prezentacja będzie przedstawiona przez pana dyrektora. Tak?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Akurat w przypadku Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" chciałoby się samemu, ponieważ to dużo więcej dobrego niż mniej dobrego. Jednak w związku z wyjątkową kompleksowością informacji poproszę pana dyrektora Marca. Zdaje się, że mamy psikusa rzeczy martwych – była przygotowana prezentacja – w związku z czym prezentacja przybierze chyba raczej charakter mówiony niż oglądany. Tak, panie dyrektorze? Jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Już jest dobrze. Traktujemy tę dyskusję jako tę, która odbyła się w czasie krótkiej przerwy. Dobrze? Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Mówiąc o tym, że jest więcej dobrego niż złego, mam przede wszystkim na myśli sytuację finansową PPL. Osiągany co roku dodatni wynik finansowy potwierdza zyskowność przedsiębiorstwa w długim terminie. Na przykład wynik finansowy netto z roku 2011 wyniósł blisko 72.000 tys. zł, utrzymuje się wysoka płynność finansowa oraz akumulacja środków pieniężnych. W moich materiałach jest użyty wskaźnik, który mówi mi niewiele. Chodzi tu chyba o zobowiązania krótkookresowe. Przedstawiając swoją prezentację, pan

dyrektor pewnie powie, co to znaczy systematycznie rosnąca suma bilansowa, w tempie szybszym niż inflacja. Jest to bardzo istotny wynik w przedsiębiorstwach. Suma bilansowa osiągnęła wartość blisko 2.800.000 tys. zł, o 5,6% wyższą w stosunku do roku 2010. Wartość księgowa co roku rośnie, stabilnie, nieznacznie powyżej tempa inflacji. Identyfikuje się znaczny stopień niezależności finansowej przedsiębiorstwa. Kapitały własne stanowią około 82% pasywów przedsiębiorstwa. Jest niski stopień zadłużenia, co w dzisiejszych czasach jest rzadkością, 18% sumy bilansowej. Bardzo chciałem.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Mam nieco inną przekrojową prezentację.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A więc pan minister rezygnuje z dalszej części wypowiedzi na rzecz...

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Przez szacunek dla Komisji nie chciałem, żebyście państwo oglądali tylko zmagania techniczne. Chciałem to zapełnić dobrymi danymi, ale nie dano mi więcej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Proszę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo!

Bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia sytuacji przedsiębiorstwa, którym mam przyjemność kierować od kilku lat. Postaram się dość syntetycznie przedstawić kilka ważnych aspektów bezpośredniej, codziennej działalności firmy.

Po pierwsze, za chwilę przedstawię kilka informacji ogólnych o samym przedsiębiorstwie, dwa slajdy o grupie kapitałowej, statystykę ruchu lotniczego na lotnisku, przede wszystkim na Lotnisku Chopina w Warszawie, planowane i realizowane inwestycje wpływające bezpośrednio na przepustowość, projekty strategiczne, jakie przedsiębiorstwo podejmuje, przychody oraz koszty, wyniki finansowe, jak również środki pieniężne i zadłużenie firmy.

Jeżeli chodzi o informacje ogólne, przedsiębiorstwo zostało powołane ustawą z dnia 23 października 1987 roku. Dwa tygodnie temu obchodziło dwudziestopięciolecie. Świadczymy usługi lotnicze, pozalotnicze oraz usługi obsługi naziemnej, zwane usługami handlingowymi. Zarządzamy bezpośrednio dwoma lotniskami, Lotniskiem Chopina w Warszawie oraz Lotniskiem Babimost w Zielonej Górze. Na dzień 30 czerwca tego roku firma zatrudniała 2173 pracowników, 2140 w Warszawie i 33 w Zielonej Górze. W ramach grupy kapitałowej posiadamy udziały w dziewiętnastu spółkach prawa handlowego.

Jeżeli chodzi o grupę kapitałową, składa się ona z większości portów lotniczych w Polsce. Mamy tam udziały od 8% do 76%, ale w zdecydowanej większości poniżej 50%. Jedynie port lotniczy w Krakowie jest w 76% własnością naszego przedsiębiorstwa. Oprócz tego są jeszcze przedsiębiorstwa pośrednio związane z branżą lotniczą, czyli agenci handlingowi: w Warszawie WAS, w Poznaniu POZAS, w Gdańsku GDN i w Szczecinie Szczecin Airport Services, oraz kilka spółek, które bardzo pośrednio bądź zupełnie nie są związane z branżą lotniczą, ale których udziały stały się własnością PPL wskutek różnego rodzaju rozliczeń z innymi podmiotami. Port Hotel jest naszą własnością w 100%. Zarządzający hotelem Courtyard na lotnisku w tej chwili buduje dwa hotele, jeden w Warszawie i na lotnisku w Gdańsku drugi. W Casinos Poland mamy jedną trzecią udziałów w wyniku rozliczeń z innymi partnerami. Airport Cleaning Service jest firmą wyspecjalizowaną w sprzątaniu lotnisk. Pracuje w Warszawie, jest blisko zajmowania się również portami lotniczymi w Modlinie i w Gdańsku.

Grupa kapitałowa w tej chwili ma aktywa o wartości 6.300.000 tys. zł. Zysk netto osiągnięty w roku 2011 wyniósł 85.000 tys. zł. Środki pieniężne w roku 2011 również zostały powiększone w stosunku do poprzedniego roku. To tyle króciutko o grupie kapitałowej.

Jeżeli chodzi o Lotnisko Chopina w Warszawie, które jest głównym obszarem działalności gospodarczej PPL, przedstawię krótkie informacje. Jest to jedno z największych i najnowocześniejszych lotnisk w Europie Centralnej. Ponad siedemdziesiąt pięć lat

doświadczenia. Obszar ciążenia to 7 mln pasażerów. Obsługujemy około 43% cywilnego pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce. Powierzchnia wynosi prawie sześćset hektarów. Dwie drogi startowe, osiemnaście dróg kołowania, dwadzieścia trzy stanowiska postojowe dla samolotów z dostępem do rękawów, pięćdziesiąt trzy poza. W roku 2011 zostało odprawionych 9300 tys. pasażerów, zostało wykonanych 119 tys. pasażerskich operacji lotniczych. Loty rozkładowe do sześćdziesięciu sześciu portów lotniczych w czterdziestu krajach w sezonie zima 2012/13. Dwudziestu czterech przewoźników rozkładowych, w tym dwóch przewoźników niskokosztowych także w sezonie zima 2012/13.

Jeżeli chodzi o statystykę, jak państwo widzicie, porównujemy tutaj to, co się da porównać, czyli pierwsze dziewięć miesięcy z ostatnich czterech lat. Mamy systematyczny wzrost ruchu, od 7 mln 170 tys. do 8,4 mln w tym roku. Liczba operacji lotniczych nieco wzrasta. Pamiętajmy, że w 2008 roku w tym samym okresie, o ile pamiętam, było 111 tys. A więc liczba operacji lotniczych na lotnisku zmalała przy równoczesnym wzroście liczby pasażerów, co oznacza, że latają nieco większe samoloty, albo lepiej wypełnione pasażerami._

Krótka informacja na temat planowanych inwestycji na Lotnisku Chopina w Warszawie oraz ich wpływie na przepustowość. Na najbliższy okres planujemy inwestycje za około 610.000 tys. zł. Jest to przede wszystkim przebudowa dróg kołowania i rozbudowa nowej infrastruktury dla cargo, odnośnie do którego też odnotowujemy w Warszawie wzrost, budowa nowej płaszczyzny odladzania, przebudowa i rozbudowa płyt postojowych, modernizacja starej części, integracja głównego terminala pasażerskiego, z czym prawdopodobnie państwo już się spotkaliście. Połowa terminala jest w tej chwili zamknięta, jest przebudowywana. W przyszłym roku czeka nas generalna przebudowa głównej drogi startowej, składająca się z wielu elementów, ale przede wszystkim zwracam uwagę na ostatni element, to znaczy wzmocnienie nawierzchni do współczynnika 82, który jest wymagany dla praktycznie bezterminowej obsługi samolotu B787 Dreamliner, który niedługo zobaczymy w Warszawie.

Inwestycje, które realizujemy, mają istotny wpływ na przepustowość lotniska. Po zrealizowaniu owych inwestycji w obecnym systemie koordynacji lotów osiągniemy przepustowość do pięćdziesięciu dwóch operacji na godzinę, co może się przełożyć na 20 mln do 25 mln pasażerów na rok, przy czym trzeba pamiętać, że głównym ograniczeniem przepustowości lotniska jest przepustowość środowiskowa. Parametr liczby pasażerów na rok, który jest tutaj podany, wynika przede wszystkim z ograniczeń środowiskowych. Rozbudowa płyt odlodzeniowych także zapewni odpowiednią ilość na okres zimy, a więc nie będziemy tutaj notowali problemów z liczbą odladzanych samolotów. Zwiększamy również liczbę płyt postojowych, miejsc postojowych dla samolotów kodu E, czyli jednych z największych samolotów, do których zalicza się właśnie B787 Dreamliner. Wychodzimy zatem naprzeciw tym potrzebom, które zgłasza nam główny partner, czyli LOT.

Jeżeli chodzi o projekty strategiczne firmy, oczywiście oprócz bieżącej działalności rozbudowy przepustowości lotniska, zapewnienia nowych połączeń... Jak państwo wiecie w sezonie zimowym pojawią się dwa nowe połączenia, bardzo atrakcyjne, do państw Zatoki Perskiej. Na początku grudnia rusza połączenie przewoźnika Qatar do Dohy. O ile pamiętam, w dniu 12 lutego rusza połączenie znanej linii Emirates do Dubaju, codzienne połączenie dużym samolotem. Są to działania bieżące, którymi zajmujemy się przede wszystkim.

Oprócz tego jest obowiązek zarządzania grupą kapitałową, o której wspomniałem wcześniej. Planujemy również inwestycję okołolotniskową. Oczywiście nie będziemy realizować tego sami, natomiast atrakcyjność terenu i lokalizacji przy terminalu, zresztą potwierdzona wieloma niezależnymi opiniami, które otrzymujemy, spowodowała, że chcemy uatrakcyjnić teren wokół lotniska i równocześnie mieć pewną niezależną możliwość przychodów poza działalnością stricte lotniczą.

Jeżeli chodzi o przychody, przychody w latach 2010-2012 wyglądają tak, jak państwo widzicie na przedstawionych wykresach. Wykazują one może niezbyt agresywną, ale stałą tendencję wzrostową. Zwracam uwagę, że w 2010 roku podjęliśmy decyzję o znaczącym ograniczeniu wysokości opłat lotniskowych, starając się zachęcić linie lotnicze do większej aktywności na terenie lotniska, do uruchamiania nowych połączeń. Obni-

żenie opłat lotniskowych było znaczące, zresztą potwierdzane przez linie lotnicze jako atrakcyjne. Od tej pory pomimo inflacji, która co roku ma miejsce, nie zmieniliśmy opłat i póki co nie zamierzamy ich zmieniać. Koszty operowania na lotnisku w Warszawie są od 2010 roku stałe i są najniższe w naszym regionie. W porównaniu z Pragą, z Budapesztem, z Wiedniem są zdecydowanie najniższe.

Przepraszam, może jeszcze chwilkę. Chciałbym tutaj pokazać w małej ramce, jakie są proporcje przychodów, jeżeli chodzi o porty lotnicze w Warszawie oraz w Zielonej Górze. W Warszawie jest to 342.000 tys. zł, a w Zielonej Górze 600 tys. zł. Stąd skupiliśmy się przede wszystkim na lotnisku warszawskim.

Jeżeli chodzi o samo lotnisko, przedstawiam tutaj przychody za pierwsze półrocze tego roku w podziale na usługi lotnicze i pozalotnicze. W obydwu działach zanotowaliśmy wyraźny wzrost przychodów, w usługach lotniczych o ponad 9% oraz o niecałe 5% w usługach pozalotniczych.

Koszty PPL niestety też wykazują tendencję rosnącą. W dużej części wynika to z czynników niezależnych od nas. W latach 2010-2011 były to koszty poważnych remontów, jakie prowadziliśmy na lotnisku i które zostały wliczone w koszty. Natomiast w pierwszym półroczu tego roku był to koszt przejęcia przez zarządzającego, czyli przez PPL obowiązków kontroli bezpieczeństwa od Straży Granicznej, co, jak wielokrotnie zgłaszaliśmy wcześniej, musi się przełożyć na podniesienie kosztów działalności operacyjnej lotniska. W tej chwili jesteśmy na etapie poszukiwania możliwości outsourcingu, czyli zlecenia owej usługi na zewnątrz. Koszty działalności operacyjnej w pierwszym półroczu 2012 roku oraz ich zmiany w stosunku do tego samego okresu poprzedniego roku widzicie państwo w tabeli. Generalnie wzrost jest na poziomie 5,3%. Żaden ze wskaźników nie pokazuje możliwości radykalnej zmiany, amortyzacja bądź zużycie materiałów i energii są związane z czynnikami całkowicie od nas niezależnymi. Wzrost wynagrodzeń, jak państwo widzicie, jest o 1%, czyli jest nawet poniżej inflacji.

Zatrudnienie w PPL w ciągu ostatnich trzech, czterech lat praktycznie nie uległo zmianie. Jest niewielki wzrost. Jest wzrost w 2012 roku, ale jest to sto pięćdziesiąt sześć osób, które są zatrudnione na czas określony w związku z przejęciem kontroli bezpieczeństwa. Są to osoby, które zastępują funkcjonariuszy Straży Granicznej w punktach kontroli bezpieczeństwa.

Wyniki finansowe firmy. W roku 2011 w stosunku do roku 2010 zysk netto był zdecydowanie niższy. Wynikało to z tego, że w roku 2010 mieliśmy kilka jednostkowych operacji finansowych, między innymi sprzedaż gruntu dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w okolicy lotniska, co spowodowało znaczący wzrost przychodów. Jak państwo widzicie, porównanie roku 2012 do roku 2011 również pokazuje stabilny, aczkolwiek wyraźny wzrost zysku netto z 45.000 tys. zł do 48.000 tys. zł. Jest to pierwsze półrocze tego roku.

Środki pieniężne zapewniające płynność firmy, które w tej chwili mamy do dyspozycji, to jak państwo widzicie, na dzień 30 czerwca było to 170.000 tys. zł, a na dzień 30 czerwca 2012 jest to 160.000 tys. zł. Są to środki, które zapewniają nam pełne pokrycie bieżących zobowiązań, zapewniają płynność firmy. Ponieważ mamy potencjał, z którego możemy skorzystać, pozwalają nam także planować znaczące inwestycje, które będą realizowane w najbliższym czasie, bez korzystania z żadnych zewnętrznych środków, oczywiście poza środkami unijnymi, z których korzystamy, jeżeli tylko jest to możliwe. Niemniej lotniska tej wielkości jak warszawskie Lotnisko Chopina, z zasady mają ograniczony dostęp do środków. Jeżeli już mają, procentowy udział środków unijnych jest zdecydowanie mniejszy.

Zadłużenie PPL. Proszę państwa, w tej chwili mamy dwie linie kredytowe. Jedna jest bardzo ciekawa, ponieważ jest to kredyt inwestycyjny zaciągnięty w 1992 roku na budowę starej części terminala, tej, którą w tej chwili zaczynamy rozbierać. Ostatnia rata będzie spłacona w tym miesiącu w wysokości 1500 tys. euro i 300 tys. franków szwajcarskich, co oznacza, że z punktu widzenia inwestowania jest to niemal idealny model zaciągania zobowiązań i wykorzystania środka wybudowanego przy pomocy owych zobowiązań mniej więcej w tym samym momencie, w którym zostało to spłacane. Oprócz tego mamy program emisji obligacji średnioterminowych w wysokości 190.000

tys. zł oraz krótkoterminowych w wysokości 50.000 tys. zł, który oprócz własnych środków oraz środków unijnych ma nam zapewnić możliwość dofinansowania programu inwestycyjnego, o którym mówiłem wcześniej. Uruchomiliśmy już jedną transzę. Mogę tylko powiedzieć, że owe środki finansowe pozyskaliśmy na bardzo dobrych warunkach, na lepszych warunkach, czyli taniej niż przyznawane są nawet samorządom, co potwierdza ocenę dobrej sytuacji PPL przez instytucje finansowe.

Krótkie podsumowanie. Proszę państwa, zarówno na dzień 30 czerwca, jak i na dzisiaj sytuacja PPL jest bardo dobra. Sytuacja finansowa jest stabilna. Potwierdzają to wszystkie projekcje finansowe, które są nam potrzebne np. do poszukiwania projektów finansowania unijnego. Firma generuje zysk netto liczony w kilkudziesięciu lub stu kilkunastu, kilkudziesięciu milionach złotych netto rocznie. Utrzymujemy również bezpieczny bieżący poziom środków finansowych, który zapewnia nam pełną płynność, jak również możliwość finansowania całego programu inwestycyjnego, który jest niezbędny dla utrzymania odpowiedniego standardu bezpieczeństwa oraz przepustowości na Lotnisku Chopina, które jest naszym głównym polem działań.

To wszystko w takim syntetycznym skrócie. Oczywiście jestem do państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o pytania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo za zwięzłą prezentację. Proszę bardzo, pytania pań i panów posłów. Proszę o wypowiedzi, dyskusję, pytania. Pan poseł Wojtkiewicz, proszę bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. W ciągu dwóch godzin zdarza mi się, że mówię pozytywnie. Teraz też chciałbym powiedzieć pozytywnie. Jako pasażer korzystam z portów lotniczych. Muszę powiedzieć, że jest na wysokim poziomie, żeby nie zapeszać. Patrzę pod tym kątem pasażera. Rzeczywiście obsługa, oznakowanie, chociaż nie zawsze, można powiedzieć, że jest przejrzyste. Jest to bardzo ważne dla ludzi, którzy przyjeżdżają, żeby umieć wyjść, skierować ruch, itd. Ale to pewnie wszędzie na świecie jest tak, że oznakowanie trudno jest zrobić przejrzyście. Pod tym względem wyrażam się bardzo pozytywnie. Jest to opinia nie tylko moja, ale myślę, że większości tych, którzy korzystają. Rzeszów, Balice, Katowice – Pyrzowice, Wrocław, Warszawa są to porty, które odwiedzam najczęściej. W związku z tym mówię bardzo pozytywnie.

Mam drugą część mojej wypowiedzi, która w zasadzie również powinna być brana pod uwagę, ponieważ ruch lotniczy na świecie bardzo szybko wrasta. Jako Polska musimy patrzeć na rozwój portów lotniczych. Przynajmniej ja uważam, że powinien być budowany przyszłościowy port na skrzyżowaniu autostrad, gdzieś w okolicach Strykowa, gdzie jest A1 z A2, ze względu na to, że przy autostradach jest bardzo łatwo dostępny duży port. Mówię o porcie, który stanowiłby hub, zdaje się, że tak się to nazywa, gdzie jest międzynarodowy transport dalekiego zasięgu. Jeżeli porty lotnicze i Polska chcą być w grze, to moim zdaniem powinien powstać taki port. Panie ministrze, gdyby powstał taki port, niech już nazywa się imieniem posła, nie posła, tylko ministra Jarmuziewicza. Niech pan o to walczy. Naprawdę jest bardzo ważna walka. Byłoby to na naprawdę wysokim poziomie. Naprawdę jako Polsce dałoby to nam rzeczywiście zupełnie inny obraz. Rozwój portów lotniczych u nas oraz całej usługi lotnictwa idzie w dobrym kierunku. Moim zdaniem brakuje nam takiego portu. W tej chwili, dzisiaj nie chcę mówić o kolei, ponieważ ostatnio sytuacja jest bardzo trudna. Tutaj idzie w dobrym kierunku i chciałbym na ten temat dwa słowa. Czy jest jakaś propozycja na ten temat? Czy jest to w jakichś najbliższych planach? Powinno to być podjęte jak najszybciej. Nie trzeba z tym czekać, ponieważ czas idzie bardzo szybko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo. Proszę bardzo, pan poseł Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chciałbym wypowiedzieć się w podobnym tonie, ponieważ prace pana prezesa rzeczywiście oceniam bardzo wysoko, przede wszystkim przez pryzmat tego, co dzieje się na lotnisku w Rzeszowie.

Chciałbym poinformować Wysoką Komisję, że jest miła wiadomość. Pan prezes pewnie też byłby nią zainteresowany. Swego czasu robiono dużo szumu. Polski wymiar sprawiedliwości między innymi mnie oskarżał o bardzo poważną zorganizowaną przestępczość. Po czterech latach postępowania w sądzie apelacyjnym wczoraj zapadł wyrok uniewinniający wszystkich i wszystko. Pracownicy cieszą się, ponieważ byli niewinni. I my jako dawny zarząd województwa podkarpackiego cieszymy się, że po czterech latach mozolnej walki z wymiarem sprawiedliwości udało się zakończyć sprawę, co udowadnia, że w porcie lotniczym w Rzeszowie wszystko działo się dobrze.

Mogę powiedzieć tylko tyle, że widziałem port lotniczy we Lwowie, ponieważ byłem na wyborach. Też jest nowoczesny, ale praktycznie obumarły pod względem komunikacyjnym. Kiedy wylądowałem w Rzeszowie, przez chwilę poczułem się jak w naprawdę wielkim i ważnym polskim porcie.

A więc, panie prezesie, bardzo dziękuję. Chciałbym przekazać tę dobrą informację, że wymiar sprawiedliwości przegrał w końcu po czterech latach. Proszę sobie wyobrazić sytuację pracowników, którzy przez cztery lata byli oskarżani, chodzili po sądach, tylko dlatego że z pieniędzy budżetu państwa i budżetu marszałka województwa został zakupiony sprzęt lotniczy, dzięki któremu Lufthansa zaczęła latać do Rzeszowa. Jest to ogromny sukces, którym dzisiaj chciałbym się pochwalić i podziękować panu prezesowi za współpracę w tamtych, minionych latach. To, co było niemożliwe przy poprzednim prezesie, muszę to wyraźnie powiedzieć, było możliwe przy nowym prezesie, przy panu prezesie Marcu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan prezes Marzec najbardziej cieszy się z tego, że jest nowy, cały czas nowy. Proszę bardzo. Pan poseł Bodio, proszę.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie dyrektorze!

Chciałbym zapytać o planowane pozyskanie środków unijnych w nowej perspektywie. Jakie są to poziomy w zakresie polskich portów lotniczych? Czy widzi pan jakiekolwiek zagrożenie w uzyskaniu tzw. wkładu własnego? Czy część, która leży po stronie inwestora, będzie zabezpieczona przez polskie porty lotnicze w przyszłej perspektywie? Czy istnieje jakieś zagrożenie? Pytam, dlatego że takie problemy zgłaszają porty regionalne. Czy w głównym porcie krajowym, na Okęciu również istnieje taki problem? Jest to jedno pytanie.

Drugie pytanie. Proszę, żeby w kilku słowach jako szef, jako właściciel spółek zależnych w grupie kapitałowej powiedział pan o innych portach lotniczych, w których posiada pan udziały, a także o biznesach poza portowych, typu firmy sprzątające, obsługowe. Czy jest to trend, w którym zamierza pan iść? Czy to jest do wychłodzenia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Pan poseł Materna, proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Mam krótkie pytanie. Jako poseł z Zielonej Góry, z lubuskiego chciałbym dowiedzieć się, ponieważ mamy długą historię portu w Babimoście. Walczyliśmy o ustawę komunalizacyjną i udało się. W 2007 roku rozpoczęliśmy, w 2008 roku w końcu udało się wprowadzić to w życie. Teraz jak pan prezes widzi port w Babimoście? Mówi się Zielona Góra – Babimost. Jaka jest szansa rozwoju? Czy wejdziecie do spółki z marszałkiem województwa?

Druga sprawa dotyczy ILS. Jak pan wie, samoloty często tam nie lądują. Lądują albo we Wrocławiu, albo w Poznaniu. Utrudnia to rozwój. Czy ILS w końcu będzie zainstalowany? Mówi się o tym od czterech lat, temat powraca, kiedy przychodzi jesień, potem zanika, potem znów się pojawia w następnym roku, mówi się, że będzie. Jest teraz pytanie, jakiej klasy, czy będziemy robić taki, który po prostu gdzieś tam demontują? Czy będzie to drugiej klasy, która pozwoli na to, żeby lotnisko... Ono naprawdę ma szansę rozwoju, patrząc na konkurencyjność S3, A2, która jeszcze nie powstała, ale wokół Babimostu jest też duża infrastruktura kolejowa, Zbąszynek, gdzie mogłyby być tzw. inter-

modalne połączenia, „Tiry na tory". Naprawdę jest szansa rozwoju, ale wszystko się tam blokuje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Wydaje się, że w obszarze portów lotniczych startowaliśmy z tak niskiego poziomu, że jak wreszcie przyszło trochę świata, wychwalmy za oczywistą oczywistość. Po prostu tak powinno być. Standard z Rzeszowa, z Gdańska, z Wrocławia, z Warszawy powinien być już dawno. Stał się dopiero wtedy, kiedy pojawiły się poważne pieniądze, które poszły w ramach programu EURO, poszły po tym, kiedy strona Komisji Europejskiej wygasiła nasz narodowo-samorządowo-regionalny zryw, że na każdym lotnisku powojskowym za pieniądze unijne, dotacyjne zbudujemy sobie port lotniczy, a później zobaczymy. A więc moje pytania są trochę inne, nie na poziomie tego, co jest oczywiste i co powinno być.

Po pierwsze, trzeba powiedzieć, że lotnictwo wykorzystało EURO jako zadanie natury politycznej. Ba, wykorzystało ów impuls bardzo pozytywnie. Po pierwsze, inwestycje były zrealizowane w terminie, co jest bardzo ważne. Nie było tam zgrzytów, nie było upadłych przedsiębiorstw. Proszę na to zwrócić uwagę, ponieważ to też jest ważne. Oceniajmy owe inwestycje szeroko.

Teraz jest pytanie o strategię, co dalej z tym robimy, żeby nie było tak jak w Hiszpanii, gdzie mamy infrastrukturę. Pomiędzy Barceloną a Walencją jest trzysta osiemdziesiąt kilometrów autostrady. Moja żona jechała do córki i naliczyła sześć samochodów typu TIR, które wyprzedzały jej autobus. Nie dziwmy się, że prywatny operator największej sieci autostrad wywiesił białą flagę, mówiąc, że nie da się tego utrzymać. W związku z tym właśnie jest pytanie o strategię, uwaga, nie podmiotu gospodarczego „Porty Lotnicze", ale strategię rządu, skoordynowaną z intencjami i pomysłami samorządu odnośnie do tego, w co w perspektywie 2014-2020 będziemy inwestować, żeby, uwaga, nie tylko przyznać i przydzielić transportowi, w tym lotnictwu, maksymalnie duże pieniądze, tylko, gdzie zainwestowane jedno euro wraz z wkładem krajowym dadzą największy efekt operacyjny. Przecież będzie się zmieniała nie tylko przestrzeń lotnicza nad Polską, ale także ruch lotniczy, kierunki owego ruchu. Jest to bardzo pozytywny fakt, że mamy dużo lepsze wypełnienie i mamy dużo większe aparaty powietrzne. Pokazuje to bardzo wyraźnie, że małe i średnie lotnictwo przesuwa się gdzieś indziej. To też musimy mieć w pamięci. Nie jest ono, nazwijmy to, rynkowe, powszechne, ale dobrze, że jest, ponieważ chociażby kształci zaplecze dla dużego lotnictwa.

Niemniej jest kilka pytań, które trzeba zadać po OLT Expressie. Trzeba zapytać o stan płatności operatorów lotniczych w stosunku do właściciela lotniska. Mieliśmy takie głosy, że Urząd Lotnictwa Cywilnego między innymi nie reagował, dlatego że przewoźnik ten płacił bez zastrzeżeń, a nawet szybciej. Oznacza to, że są przewoźnicy, z którymi mamy kłopoty. Część majątku i struktura PPL wzmocniła się. Jeden przewoźnik miał kłopoty. Możemy to sobie otwarcie, jasno i wyraźnie powiedzieć. A więc jest pytanie o wydolność i efektywność przewoźników. Rynek dzisiaj wcale nie jest taki oczywisty. Rentowność świadczenia usługi lotniczej wcale nie jest najlepsza.

Druga bardzo ważna kwestia to, czy wreszcie możemy w Polsce powiedzieć, że mamy specjalistyczne cargo. Gdzie jeszcze poza Lotniskiem Chopina cargo występuje? Czy monitorujemy ów proces? Czy jest przyrost? Nie chodzi tu tylko o znany samolot, który kursuje pomiędzy Azją a Warszawą i leci dalej na Zachód, a hurtownia i dyspozytornia tego znajduje się w gminie Lesznowola, mojej gminie Lesznowola. Jest to następny problem.

Trzeci. Niestety, mamy pewną zaszłość konfliktów wokół Lotniska Okęcie. A więc moje pytanie jest tego konsekwencją. Co z obszarem ograniczonego użytkowania, co z problemami natury konfliktów społecznych, co z problemami w obszarze roszczeń w tym zakresie? Czy uporządkowaliśmy przestrzeń tego, co nazywa się obszarem ograniczonego użytkowania Lotniska Okęcie z prywatnej własności, z budynków, z roszczeń? Na jakim etapie jesteśmy? Pamiętamy, że swego czasu, w roku 2005 było wiele konfliktów, nie tylko co do posadowienia obszaru wojewody mazowieckiego, ale także potencjalnych roszczeń. Stąd rodziły się określone kłopoty.

Kolejny obszar spraw. Pamiętajmy o tym, że Lotnisko Okęcie, Lotnisko Chopina jest w centrum aglomeracji warszawskiej. W związku z tym...

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Na obrzeżach peryferyjnej dzielnicy.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Powoli. Panie dyrektorze, niech pan jedzie do powiatu Piaseczno, gdzie razem z niezameldowanymi jest 250 tys. mieszkańców. Niech pan zobaczy liczby. W związku z tym zobaczycie, że jest zupełnie inaczej niż było dwadzieścia bądź dziesięć lat temu. Nie mówię o mojej Nowej Iwicznej, o Mysiadle bądź tylko o Michałowicach. Jest to walor lotniska, ale są też ograniczone jego możliwości rozwojowe. W swojej strategii ma się ono w czymś specjalizować, ponieważ równolegle mamy zaangażowanie portu lotniczego – i dobrze – trochę wymuszone i trochę spóźnione w Modlin. Panie dyrektorze, kiedy jeszcze nie był pan dyrektorem, byłem przewodniczącym Komisji i wiem, kto był inicjatorem i jakich działań. Dobrze, nie. Panie dyrektorze, polecam posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury z lat 2001-2005, kiedy jeden z pańskich poprzedników robił wszystko z biznesowego punktu widzenia, żeby Modlin powstał jak najpóźniej. Tak było. Rozumiałem tę postawę.

W ogóle spóźniliśmy się, jeżeli chodzi o decentralizację ruchu lotniczego. Model budowania portów lotniczych pod potrzeby LOT-u i utrzymania jego dominującej roli przy słabnącej efektywności ekonomicznej spowodował, że porty zbyt późno zaczęły agresywne i aktywne działania. W związku z tym moje pytania są w tym obszarze. Strategia rządu i współwłaściciela w ramach resztówek, a często nie resztówek w portach regionalnych. W którą stronę idziemy? W którą stronę idziemy, czy idziemy w stronę dekapitalizowania, pełnego usamorządowienia, jakichś innych biznesowych... Z rozeznania, z rozmów z samorządami, które też są współudziałowcami – są rynkowe formy współwładania – wynika, że w którą stronę one pójdą? Jakie będą inwestycje? Jak będzie to robione od strony biznesowej?

Kolejna bardzo istotna sprawa. Tutaj jest pytanie do rządu. Ile w nowej perspektywie unijnej widzimy, rzeczywistych rynkowych, nowych lotnisk i gdzie? Nie, nie. Przy dzieleniu środków unijnych będzie to fundamentalne pytanie. Czy wracamy do tego, że w perspektywie 2014-2020 będzie zrobiony Białystok? Czy po wybudowaniu całej S8 na tym odcinku Modlin i nasze główne Okęcie wystarczą do tego, żeby aglomeracja białostocka nie potrzebowała lotniska, a jeżeli już, to lotnisko o charakterze aeroklubowym, itd., itd.? Są to bardzo ważne wyzwania, żeby mieć pewną jasność, dlatego że nie tylko w obszarze prowadzenia działalności, usług lotniczych będzie rósł wymóg efektywności działań. Zamrożenie dużych środków w budowę lotniska... Tak jak było w Łodzi, gdzie de facto czekaliśmy kilkanaście lat, aż zbilansują się koszty i przychody. Może się okazać, że w nowej rzeczywistości ekonomicznej, nawet przy wsparciu kapitału państwowego czy publicznego, nawet przy wsparciu środków unijnych, dylematem będzie podjęcie decyzji inwestycyjnej.

Oczywiście jest pytanie do rządu o LOT. Co prawda, odpowiada za to nie ministerstwo właściwe do spraw transportu, ale ministerstwo właściwe do spraw Skarbu Państwa, ale szanowni państwo, w przestrzeni publicznej kolejny raz budujemy pewną ideę, że na dwóch czy trzech połączeniach z Azją w oparciu o nowe Boeingi kondycja i konkurencyjność LOT-u dramatycznie się podniosą. Otóż zwracam uwagę, że już kilkakrotnie funkcjonowaliśmy na tym odcinku i nie podnosiło się, a w okresie podnoszenia gwałtownie spadało i dawało bardzo potężną stratę. A więc jest pytanie o ów system.

Na koniec ostatnie pytanie o reakcję właściciela na to, że powstał rozległy holding. Siedemnaście spółek zależnych jest to rozległy holding. Jest pytanie do właściciela, czyli na razie ministra właściwego do spraw transportu, jak docelowo to widzicie. Było tutaj pytanie np. o outsourcingowanie, wyprowadzenie działalności około lotniczej, tak to nazwijmy – jest to istotne pytanie – i o docelowy model funkcjonowania portu. W jakiej strukturze instytucjonalno-organizacyjnej ma to być? Przecież w poprzednich latach były takie dyskusje. Nie znalazły one także akceptacji strony społecznej wewnątrz portu. Wiemy to. Warto postawić owo pytanie.

W sprawie roszczeń bardzo proszę o odpowiedź na piśmie, w sprawie ograniczonego obszaru użytkowania. Chciałbym, żeby było to w miarę praktyczne, ponieważ jestem posłem z obszaru warszawsko-podwarszawskiego. Ludzie bardzo konkretnie przychodzą z określonymi postawami i roszczeniami, a więc chciałbym z pewnością odpowiadać im na pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Czy mamy jeszcze następne zgłoszenia? Część pytań nie była kierowana tylko do pana dyrektora Marca, ale również do pana prezesa Banaszka. Oczywiście. Myślę, że po dyskusji, po wypowiedziach, w zasadzie kolegów, ponieważ koleżanki nie wypowiadały się, na pewno nie byłoby złą rzeczą, gdybyśmy zrobili posiedzenie Komisji z udziałem przedstawicielstwa portów regionalnych. Wtedy dyskusja w jakiś sposób spinałaby się. Na pewno mielibyśmy jeszcze szerszą wiedzę na ten temat.

To, że generalnie PPL odniósł sukces, i odnosi sukces, który jest najbardziej widoczny na Lotnisku Chopina – jak gdyby utożsamiamy PPL z owym lotniskiem – to oczywiście jest fakt. Także to, że umiejętnie pomniejsza wielkość swoich udziałów w lotniskach regionalnych, to też jest sukces, który należy zauważyć. W części wypowiedzi było też takie stwierdzenie, co dalej z owymi udziałami, jak ma to wyglądać, itd. Pamiętam dyskusje z poprzednich lat. Pierwsze pytanie, jakie zadawaliśmy na spotkaniu, na posiedzeniu Komisji, które było poświęcone PPL, było takie, co z komercjalizacją, prywatyzacją, itd. Dzisiaj takie pytanie nie pada. To też jest dla mnie dosyć znamienne, że formuła przedsiębiorstwa państwowego wcale nie musi być zła. Jeżeli sprawdza się w jakiejś konfiguracji, a w tej sprawdza się, niekoniecznie na siłę musimy mówić, że musimy komercjalizować, prywatyzować.

Jeżeli byłyby komentarze do tej właśnie części, bardzo proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Panie przewodniczący, żebyśmy mieli jasność. W strategii prywatyzacyjnej państwa porty lotnicze, a w szczególności Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina był na zastrzeżonej liście. Po wsze czasy ma być jako infrastruktura publiczna, tylko państwowy. Jest to ważny dokument rządowy. Nic się tutaj nie zmieniło, chyba, że rząd w tym czasie zmienił dokument. Wiedziałbym, coś o tym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuje bardzo. Taką dyskusję mieliśmy na posiedzeniach Komisji, ona toczyła się. Były także inicjatywy, że taka ustawa zostanie napisana też przez grupę poselską. O tym też mówiliśmy. To jest tak. Chciałbym też zwrócić uwagę na tę rzecz, o której mówiłem wcześniej. Oczywiście to, że PPL jest jednym z właścicieli lotnisk regionalnych, jest zrozumiałe również z przyczyn czysto handlowych. Udział PPL w lotniskach regionalnych jest to nie tylko w jakiś sposób kontrola, ale także pełna wiedza na temat tego, w jakim kierunku zmierzają działania lotnisk regionalnych. Dla przedsiębiorstwa jest to bardzo ważne i istotne. Myślę, że wszyscy to rozumiemy. Na ten temat też proszę o pewien komentarz. Jak władze przedsiębiorstwa widzą udziały w lotniskach regionalnych? Dobrze?

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Jeszcze mała uwaga. Czy jest rozstrzygnięty problem dwustu metrów w Porcie Lotniczym Kraków – Balice, jeżeli chodzi o dojazd kolejowy? Był tam problem pomiędzy wojskiem, miastem a PPL w zakresie dostępności terenu. Jedni chcieli sprzedać teren po to, żeby drudzy mogli bezpośrednio do terminala doprowadzić ruch kolejowy, szynowy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia, wypowiedzi? Proszę bardzo, panie dyrektorze. Panie ministrze, rozumiem. Tak? Proszę.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo!

Będę odpowiadał po kolei. Po pierwsze, bardzo dziękuję za ciepłe słowa, jeżeli chodzi o branżę, chociaż tylko w części jest to efekt pracy mojej firmy. W branży jest bardzo

dużo firm. Na samym lotnisku w Warszawie pracuje dwieście firm i 20 tys. osób. A więc jest to efekt pracy naprawdę ogromnej liczby osób i firm.

Co do wzrostu ruchu, nie podzielam optymizmu. Ostatnie dane za trzeci kwartał w Europie pokazują spadek ruchu. Polska jest tutaj jednym z kilku wyjątków, ale być może dlatego, że cały czas odrabiamy to, co dzieli nas od krajów Europy Zachodniej, jeżeli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów w stosunku do liczby mieszkańców. Oczywiście jest powód, żeby zastanawiać się i głęboko planować, co zrobić dalej. Czy ma to być centralne lotnisko budowane gdzieś, w najbardziej dogodnym miejscu, jeżeli chodzi o komunikację lądową, czy nie, na pewno jest to problem na poziomie strategicznym, na poziomie państwa.

Chciałbym tylko państwu powiedzieć, że tego typu decyzje również były podejmowane w ostatnich latach w krajach europejskich. W Atenach przenoszono port lotniczy. W Oslo przenoszono port lotniczy. W Berlinie buduje się port lotniczy. Tego typu decyzje wymagają wyprzedzenia rzędu, oceniam, około dziesięciu lat, od dwudziestu pięciu w Grecji do dziewięciu w Norwegii.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

To jest to w jedną noc.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Tak. Chodzi o to, żeby wszystko można było tak doprowadzić, żeby w jedną noc można było przenieść ruch z jednego lotniska na drugie.

Zwracam natomiast uwagę, że jak pokazałem w prezentacji, lotnisko w Warszawie, biorąc przede wszystkim pod uwagę ograniczenia środowiskowe obszaru ograniczonego użytkowania, jest w stanie obsłużyć od 20 mln do 25 mln pasażerów. Według prognozy ruchu, jaką mamy w tej chwili przygotowaną, są to lata, być może nawet 30. Oczywiście im dalej, tym trudniej ocenić, co oznacza, że kiedyś być może trzeba będzie się nad tym mocno zastanowić, ale teraz nie jest to ten czas.

Co do roli hubu lotniska w Warszawie, to lotnisko w Warszawie jest hubem. Obsługujemy 15% ruchu transferowego, czyli 15% spośród prawie 10 mln pasażerów, a więc 1,5 mln pasażerów najczęściej w ogóle nie wychodzi z lotniska, tylko przesiada się na inny samolot. Staramy się z LOT-em budować taką rolę. Lepiej czy gorzej udaje się to, ale są pewne wymierne wskaźniki tego, czy lotnisko jest centrum transferowym czy nie. Na przykład tzw. minimalny czas przesiadki, który upoważnia do wystawienia jednego biletu na dwa samoloty. W tej chwili jesteśmy w absolutnej ekstraklasie europejskiej. Mamy trzydzieści minut jako dopuszczalny czas przesiadki w sytuacji, kiedy jest tylko jeden port w Wiedniu, który daje dwadzieścia pięć minut. Wiem, że właściwie jest to zrobione tylko po to, żeby być ciut lepszym od nas. Są tam problemy. To się dzieje.

Decyzja co do centralnego portu ze względu zarówno na skalę finansową, jak i na znaczenie dla gospodarki państwowej na pewno jest w ręku rządu państwa, chociaż uważam, że moja firma ma potencjał, który wskazuje na to, że mogłaby podźwignąć taki projekt. Sądzę, że w perspektywie, w której trzeba będzie podjąć taką decyzję, również będziemy mieć taki potencjał. To tyle, jeżeli chodzi o pytanie pana posła.

Jeżeli chodzi o inwestycje w nowej perspektywie, czyli zapewnienie finansowania ze strony PPL, tak, jest ono zapewnione. Nigdy do tej pory nie mieliśmy problemów z zapewnieniem finansowania ze swojej strony, zwłaszcza że, tak jak powiedziałem, wielkość portu powoduje, że możliwe finansowanie z funduszy unijnych jest bardzo ograniczone. Poza programem TNT możemy aplikować co najwyżej o 30% wartości projektu. A więc gros środków i tak musimy pozyskać sami. Pozyskujemy je ze środków własnych bądź ze środków dłużnych, jak pokazałem, z obligacji. Nie mamy z tym problemów. Potencjał firmy oraz jej dobra kondycja finansowa powodują, że jesteśmy atrakcyjnym klientem dla instytucji finansowych.

W nowej perspektywie oczywiście zakładamy pewne inwestycje, przede wszystkim inwestycje związane z bezpieczeństwem, które są w większej części finansowane przez Unię. Liczymy na to, że uda się nam się je zrealizować. Oczywiście w tej chwili jest to etap absolutnie przedwstępny.

Jeżeli chodzi o porty regionalne, które wielokrotnie były tutaj przywoływane, wspomnę też o roli PPL, jak my ją widzimy i realizujemy, oczywiście przy pełnej wstępnej akceptacji pana ministra. Swoją rolę w spółkach zarządzających portami regionalnymi widzimy jako źródło know how. Pomimo tego, że w większości portów mamy udziały rzędu 20-25%, w niektórych 40%, myślę, że przez stronę samorządową, ponieważ to ona zazwyczaj, nie zawsze, ale zazwyczaj posiada pozostałą część, jesteśmy postrzegani pozytywnie. Najlepszym przykładem jest to, proszę państwa, że nawet w portach, w których mamy mniejszość, pozostali wspólnicy bądź udziałowcy proszą nas, proponują nam objęcie funkcji przewodniczącego rady nadzorczej w spółce, co oznacza, że mają do nas zaufanie i uważają, że potrafimy rozsądnie zająć się spółką. Generalnie naszymi partnerami są samorządy miejskie, są samorządy wojewódzkie w różnych proporcjach.

Co do roli, jaką samorządy widzą w spółkach, zaczyna ona troszeczkę ewoluować, od takiej, o której państwo na pewno wiecie, czyli próby objęcia jak największej liczby udziałów, do takiej – w tej chwili w niektórych portach w Polsce – kiedy samorządy zastanawiają się nad zbyciem swoich udziałów w spółkach, zwłaszcza jeżeli chodzi o podmioty, które generują zyski. Takich jest na szczęście większość. Są traktowane przez władze samorządowe jako coś, co przekroczyło już masę krytyczną, spełnia swoją rolę w stosunku do lokalnej społeczności i właściwie może być zarządzane na zasadach czysto komercyjnych. Jest tu duży rozdźwięk, duży zakres podejść, jeżeli chodzi o samorządy. To samo dotyczy bezpośredniego czy w ogóle zaangażowania samorządów. Są samorządy, które albo mniej, albo bardziej angażują się w to, co się dzieje na lotnisku, również finansowo. Są lotniska, które są w bardzo trudnej sytuacji finansowej. Nie wiem, czy coś jeszcze, może przejdę płynnie do województwa lubuskiego.

Rzeczywiście jeżeli chodzi o lotnisko w Babimoście – lotnisko to ma oficjalną nazwę Babimost – Zielona Góra – z panią marszałek Polak podjęliśmy decyzję, ponieważ PPL cały czas jest zarządzającym lotnika, tzn. oficjalnie posiada certyfikat na zarządzanie i odpowiada za zarządzanie lotniskiem. Z czysto komercyjnego punktu widzenia lotnisko to rzeczywiście jest kiepskim lotniskiem. Ruch, który jest tam generowany, absolutnie nie pokrywa kosztów utrzymania lotniska, co oznacza, że jedyną korzyścią, jaką daje owo lotnisko, jest korzyść nie dla właścicieli z tytułu zaangażowanego kapitału, ale np. dla lokalnych społeczności z tytułu poprawienia znakomicie możliwości komunikacyjnych. Z panią marszałek ustaliliśmy, podpisaliśmy porozumienie, które wprowadziło pewien kilkuletni okres, nazwijmy go może nie tyle próbnym, co okresem rozwoju lotniska, w którym zapewniliśmy jego bieżące utrzymanie, natomiast samorząd wojewódzki zapewni inwestycje niezbędne do rozwoju dodatkowej infrastruktury, która jest tam potrzebna. Ustaliliśmy co roku pewne zasady weryfikacji, czy lotnisko rozwija się tak, jak chcemy. W zależności od tego, jakie będą efekty weryfikacji, będziemy podejmować kolejne decyzje. Tyle mogę powiedzieć, jeżeli chodzi o zarządzającego lotniskiem, czyli firmę, która posiada certyfikat na zarządzanie lotniskiem.

Jeżeli chodzi o wyposażenie nawigacyjne – wspomniał pan tutaj ILS – oczywiście jest to w gestii Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Pan prezes Banaszek jest z nami, więc może oddam na chwilę głos.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Banaszek:

Dziękuję bardzo. Dziękuję, panie przewodniczący. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest stroną porozumienia. Oczywiście poza wkładem, współdziałaniem na rzecz jego rozwoju zdajemy sobie sprawę, że są pewne elementy, które, powiedzmy, w powszechnej, obiegowej opinii blokowały rozwój lotniska. Między innymi zawsze jest wymieniany ILS. Urządzenie to w tej chwili jest już budowane. Przewidujemy, że ruszy w przyszłym roku. Jest to ta część zobowiązań, która jest po stronie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Dotychczas wyremontowaliśmy wieżę kontroli ruchu lotniczego, ponieważ był tam powojskowy obiekt. Postawiliśmy też urządzenie nawigacyjne, takie, jakie dzisiaj obsługuje ruch w Modlinie, i takie, jakie będzie obsługiwało ruch w Lublinie, na lotnisku, które właśnie przechodzi certyfikację. Mówię o dwóch nowych lotniskach w kontekście Zielonej Góry, dlatego że nie do końca jest tak, iż bez ILS nie ma samolotów. Samoloty są tam, gdzie jest rynek. Myślę, że to jest obszar, na którym w przypadku Zielonej Góry

powinniśmy się skupić. Aczkolwiek rozumiejąc potrzeby operacyjne oraz sygnalizowane przez przewoźników przypadki odwoływania lotów, biorąc też pod uwagę fakt, że w planie skuteczności działania, tym, który reguluje kwestie finansowania służb żeglugi powietrznej przez Polskę oraz który jest uzgodniony z Komisją Europejską, lotnisko w Zielonej Górze jest lotniskiem ponadlokalnym, czyli regionalnym, podjęliśmy decyzję o instalowaniu tam urządzenia ILS. Uważamy, że w jakiś pozytywny sposób wpłynie ono na sprawy operacyjne.

Odnosząc się do sprawy kategorii ILS, temat ILS wraca co roku na jesieni. Jestem jedną z niewielu osób w kraju, które modlą się o to, żeby jak najszybciej był mróz, dlatego że jak jest mróz, to nie ma mgły. Niestety, jest tak, że mgły pojawiają się w tej części Europy, w tej części świata. Proszę państwa, wszystkie ILS-y, jakie kupujemy, są ILS-ami, które mogą pracować w kategorii drugiej. Jest to standardowa kategoria, która pozwala na obsługę większości trudnych operacji w trudnych warunkach. Natomiast trzeba pamiętać o tym, że oświetlenie drogi startowej, drogi kołowania, światła podejścia do kategorii drugiej jest to koszt kilka razy przewyższający cenę ILS. Dlatego kategoria druga w tej chwili jest tylko w Warszawie oraz jest budowana w Gdańsku i Krakowie. Koszty te są do poniesienia w dużym stopniu po stronie portu lotniczego, w znacznie większym niż po stronie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Kolejnym poziomem jest kategoria trzecia, która wymaga niestety trochę innych procedur obsługi takiego urządzenia. Są to koszty pracy. Wtedy robi się troszeczkę trudniej. Natomiast w Zielonej Górze w związku z tą zasadą będzie ILS kategorii drugiej, ale nie przewiduję, żeby mógł pracować w kategorii drugiej, gdyż wymagałoby to bardzo poważnych inwestycji w oświetlenie lotniska oraz w rozwiązania dotyczące samego lotniska. Początek zawsze jest w kategorii pierwszej, a później sprawdzamy, czy i w jakim zakresie opłaca się dla stu dwudziestu – stu pięćdziesięciu godzin w roku, podkreślam, w roku, zainwestować kilkanaście, a nawet dwadzieścia kilka milionów złotych, żeby przez kilkadziesiąt bądź sto pięćdziesiąt godzin w roku operacje te mogły być wykonywane w kategorii drugiej. Mówimy o takich rzędach wielkości, jeżeli chodzi o pieniądze i czas. To tak przy okazji, żebyście zdawali sobie państwo sprawę z tego, jaki jest to element naszej pracy, jeżeli chodzi o zabezpieczenie nawigacyjne. Dziękuję bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Chciałbym tylko, panie przewodniczący, z ciekawości zapytać, na czym polega różnica oświetlenia. Tak jako ciekawostka.

Prezes PAŻP Krzysztof Banaszek:

Są wymagania ICAO, które wyraźnie określają, jak ma to wyglądać. Pan dyrektor doskonale wie, ponieważ ostatnio robi jeden pas.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Przede wszystkim musi być oświetlenie osiowe. Na drodze startowej na osi światła są co piętnaście metrów, przy trzeciej kategorii co siedem metrów. Są oświetlone punkty przyziemienia, czyli na drodze startowej są zainstalowane całe połacie świateł, na których samolot powinien wylądować, dotknąć, nie tylko są krawędziowe. Drogi kołowania też mają nieco inne wynikające z tego oświetlenie. Jest jeszcze całe oprzyrządowanie meteorologiczne, które musi być niezawodne, itd.

Proszę państwa, chciałbym wspomnieć o jeszcze jednej rzeczy, wracając do roli PPL w portach regionalnych. Porty regionalne w ostatnich latach podjęły nieprawdopodobny wysiłek inwestycyjny. Zwracam uwagę na coś, co stało się w tym roku. Siedem nowych terminali w portach regionalnych zostało wybudowanych. Oddanych do użytku siedem nowych terminali. Jeden jeszcze nie, zaliczam tutaj także ten w Lublinie. Siedem nowych terminali w portach regionalnych w Polsce zostało oddanych na czas, pracuje, nie było żadnych większych problemów. Pamiętamy oddanie Heathrow, pamiętamy oddanie terminalu na lotnisku w Warszawie, itd. Lotnisko Heathrow po otwarciu nowego terminalu piątego przez miesiąc zgubiło 150 tys. bagaży. Mieli z tym ogromne problemy.

A więc siedem nowych terminali, jest to ogromne osiągnięcie. Braliśmy aktywny udział – ponieważ musieliśmy jako wspólnicy, udziałowy, akcjonariusze podmiotów gospodarczych – w zapewnieniu im finansowania. To nie jest tak, że za drzwiami stały

kolejki bankowców, którzy chcieli dawać pieniądze. Oczekiwali oni od udziałowców albo bezpośredniego zaangażowania, albo pewnych zobowiązań korporacyjnych, zabezpieczeń, itd. Braliśmy w tym wszystkim udział, aktywny udział. Wszystko to doprowadziło najpierw do domknięcia finansowania, a potem do zrealizowania inwestycji. Patrząc również na realizację lotniska Schönefeld, lotniska w Berlinie, które jest realizowane szesnaście lat, ma dwa lata opóźnienia, 1.500.000 tys. euro przekroczenia kosztów, itd... Najbliższy, ostatnio podawany termin to dzień 27 października przyszłego roku, a na dzień 1 czerwca tego roku już były wysłane zaproszenia na otwarcie. To nie są proste inwestycje, a pomimo tego w Polsce udało się nam wybudować siedem nowych terminali. Uważam, że branża na pewno może być z tego dumna. Uważam też, że PPL ma w tym swój znaczący udział, ponieważ braliśmy udział w pozyskiwaniu, zabezpieczeniu finansowania dla owych inwestycji. Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o cargo – padło pytanie dotyczące cargo – w zależności od kraju od 70% do 90% cargo jest przewożone w lukach samolotów pasażerskich. Im więcej połączeń transkontynentalnych, tym cargo ma większe znaczenie. W przypadku Polski, przynajmniej w Warszawie od pewnego czasu co roku odnotowujemy niezbyt dynamiczny, ale wyraźny wzrost cargo. Na prezentacji dotyczącej inwestycji pokazałem również, powiedziałem, gdyż nie było to pokazane na mapie, że w przyszłym roku będziemy budować drogę kołowania i nową płytę postojową dla cargo. Mamy sygnały z rynku, że jest zainteresowanie cargo w Warszawie. To, jak się to przedkłada na uciążliwość lotniska i ewentualne ograniczenia użytkowania lotniska, to jakby inna sprawa. Chcemy natomiast obsługiwać cargo. Cargo w Polsce w tej chwili właściwie jest obsługiwane w dwóch miejscach, są dwa ośrodki, Warszawa, która ma około 40 tys. ton cargo rocznie – w tej chwili mamy powyżej – i Katowice, które, o ile pamiętam, w tej chwili mają około 12-15 tys. ton. Przepraszam, nie jestem pewien owych danych. W pozostałych portach cargo jest marginalne.

Zakładamy, że jest zainteresowanie w Warszawie i będziemy rozbudowywać infrastrukturę cargo, oczywiście w ramach limitów, które mamy, jeżeli chodzi o ograniczenia środowiskowe. W tej chwili pracujemy nad modelem biznesowym, ponieważ jest kilka różnych rozwiązań zaangażowania zarządzającego portem. Mam nadzieję, że w ciągu najbliższych dwóch, trzech miesięcy rozstrzygniemy tę sprawę i będziemy mieć jasny pomysł na pracę.

Jeżeli chodzi o obszar ograniczonego użytkowania, bardzo dziękuję za owo pytanie, ponieważ powstanie, zatwierdzenie, istnienie obszaru cywilizuje uciążliwość lotniska dla wszystkich naokoło. W Warszawie były trzy podejścia do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, pierwsze dwa były zakończone porażką, dość skomplikowaną, ponieważ jeszcze do tej pory są sądy, które orzekają, że istnieje drugi obszar ograniczonego użytkowania, pomimo tego, że jest już trzeci obszar użytkowania. Jest on już ponad rok. O ile pamiętam, jest od 18 lipca 2011 roku.

W ramach obszaru użytkowania zostało dopuszczone maksymalne obciążenie środowiska w postaci hałasu, normy hałasowej, szczególnie w okresie nocnym, co oczywiście przekłada się na liczbę operacji, która jest weryfikowana co roku w zależności od tego, czy operacje, które się odbyły, rzeczywiście przekroczyły normę czy jej nie przekroczyły. W tej chwili mamy kilkanaście punktów monitorowania hałasu. Jesteśmy w stanie, i robimy to na bieżąco, przyczepić każdy hałas do każdego lądującego i startującego samolotu na lotnisku, co przekłada się też na określone obciążenia finansowe dla tych, którzy łamią normy, a poza tym pozwala nam mierzyć limit.

Obszar ograniczonego użytkowania wreszcie daje nam prawo finansowego udziału w pomocy mieszkańcom, którzy są narażeni na uciążliwość. Nie zgadzam się, że lotnisko jest w centrum miasta. Znam określenia. Powiedziałem, że jest na obrzeżach peryferyjnej dzielnicy, gdyż rzeczywiście tak jest. Rzeczywiście w międzyczasie obrosło też ogromną liczbą mieszkańców. Są lotniska położone jeszcze gorzej. W Lizbonie naprawdę jest w centrum miasta, ale jest to inna sprawa.

Natomiast uregulowanie formalne pozwala nam zaangażować nasze środki finansowe, do których jesteśmy przygotowani. Odłożyliśmy kwotę około 100.000 tys. zł na potencjalne koszty związane z obszarem ograniczonego użytkowania. Możemy pokryć koszty

izolacji akustycznych, możemy zrekompensować utratę wartości nieruchomości bądź możemy wykupić nieruchomość. Są to trzy jedyne możliwe sposoby zaangażowania finansowego firmy, która powoduje uciążliwość hałasową. Nie ma czegoś takiego jak np. rekompensata za to, że jest hałas. Zgodnie z tym w tej chwili realizujemy. Zresztą uruchomiliśmy potężną kampanię informacyjną na ten temat, uruchomiliśmy call center. W każdej gminie, w każdej dzielnicy powinny być nasze informatory na temat tego, jak zgłaszać roszczenie, w jaki sposób jest to załatwiane. Całe te procedury działają. Ponieważ jest dwuletni okres, w którym jest prawo zgłaszania roszczeń, zakładamy, że tak jak było przy poprzednich obszarach, przed końcem okresu, czyli późną wiosną przyszłego roku prawdopodobnie będziemy mieli nawał takich wniosków. Zresztą są kancelarie prawne, które reklamują się, że mogą wszystkim załatwić nie wiadomo jakie pieniądze, co też jest nieuczciwe, ponieważ de facto stwarzają pewne obietnice, które potem są niemożliwe do dotrzymania.

Oczywiście, jak prosił pan poseł, przygotuję na piśmie informację na ten temat.

Jeżeli chodzi o strategię, jeżeli chodzi o port warszawski, nasza strategia jest dość jasna, to znaczy chcemy się specjalizować w obsłudze pasażerów i linii lotniczych oczekujących wysokiego standardu obsługi i gotowych za to zapłacić. Stąd nasze zaangażowanie, tak negatywnie ocenione przez pana posła, ale nie mam sobie nic do zarzucenia, ponieważ w trakcie, kiedy pracuję w PPL, starałem się maksymalnie to przyspieszyć i, broń Boże, nigdy tego nie opóźniałem. Zresztą sam fakt zamknięcia Etiudy, czyli terminalu dla tanich linii lotniczych był związany z tym, że obiecaliśmy, że za jakiś czas będą mogli przenieść się – jak zresztą zrobił to Wizzair, a rozmawialiśmy z nimi już dosyć dawno na ten temat – na lotnisko w Modlinie, na które wydaliśmy około 100.000 tys. zł. To też nie są małe pieniądze. W tym czasie zamknęliśmy starą część terminala, żeby korzystając z lekkiego obniżenia ruchu, utrzymać dobry standard obsługi pasażerów. To jest nasza strategia.

Najlepszym przykładem na to jest fakt, że po odejściu Wizzaira i generalnie spadku ruchu o 6, 7, 8% – to zależy, chociaż Wizzair miał około 10% – notujemy permanentny wzrost liczby pasażerów w salonach biznesowych, w salonach VIP-owskich na lotnisku, które oczywiście są na zasadach komercyjnych, co oznacza, że to jest właśnie ten pasażer, na którego powinniśmy liczyć. Opinia linii lotniczych też jest pozytywna w tym względzie, więc będziemy się tak specjalizować.

Czuję się jeszcze kompetentny, żeby powiedzieć coś o kolei w Balicach. PPL nigdy nie był tam stroną. Nie przypominam sobie, żeby była sytuacja, w której pociągnięcie linii kolejowej zależało od naszej decyzji. Z tego, co wiem, projekty, które są w tej chwili realizowane w Balicach, zarówno terminal, jak i hotel po drugiej stronie, zakładają to, że jak się wjeżdża na lotnisko – tu jest terminal, tu jest parking – za parkingiem ma być linia kolejowa. Linia kolejowa jest realizowana. W tej chwili jest ona daleko koło jednostki wojskowej. Jak wjeżdża się na lotnisko, po tej stronie jest terminal, tam jest płyta, tutaj jest parking wielopoziomowy, równolegle z parkingiem będzie budowany hotel. Będzie to z tamtej strony budynku. Tak. Tam będzie jedno przejście.

Jeżeli o mnie chodzi, to wszystkie pytania, które były zadane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze dwa zgłoszenia. Proszę bardzo.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Panie dyrektorze, mamy jedną sprawę, która nam wszystkim, ludziom polskiej infrastruktury powinna ciążyć na sercu, gdyż trzeba będzie smucić się za bocznicę kolejową, połączenie, jeżeli nie będzie tam pasażera. Wiem, że port jest nie od tego, ale bardzo proszę, żeby zupełnie inaczej ustawić informacje, dlatego że wydaje się – mówię to jako człowiek, który mieszka pod Warszawą i zawsze korzysta z linii, chyba że żona wyjedzie, a ostatnio rzadko wyjeżdża, ponieważ za dużo jeżdżę po kraju i chce mnie zdyscyplinować – że tylko dobrze poinformowani trafią do wejścia. Pamiętajmy o tym, że duża część są to nasi decydenci krajowi, którzy chcą dostać się do centrum. Dobrze by było, żeby to razem uzgodnić, dlatego że wydaliśmy duże pieniądze na linię, wydaliśmy duże pie-

niądze na tabor. W tej chwili mamy społeczne, publicystyczne zainteresowanie, że pociągami mało kto jeździ.

Wiem, że jest to też nabycie zwyczaju. W polskich warunkach przyjęło się, że odwozi rodzina, że rodzina odwozi na lotnisko. Po drugie, na lotnisko jeździ się taksówką. Dopiero w trzeciej kolejności przyjeżdża się i jest parking, kiedy jest taka możliwość. Wreszcie na Lotnisku Okęcie zaczynają być takie możliwości. Dopiero w czwartym... Okazuje się, że mija już dłuższy czas i nie mamy przyrostu pasażera. Powinno to być obowiązkiem nie tylko Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich, ale powinno być pewne skoordynowanie działań i czytelniejsza informacja wewnątrz portu. Jak mówię, na pierwszy rzut oka niby wszystko jest, niby człowiek idzie po strzałkach, ale gdy ktoś jest niezorientowany, że jest to po prawej stronie na końcu, to nie trafi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Jeszcze momencik, panie dyrektorze. Jeszcze pan poseł Rzońca. Proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ośmielony dyskusją o liniach kolejowych zapytam, czy pan prezes ma jakieś informacje, co z projektem, który był w Rzeszowie, kolejowego połączenia lotniska z dworcem kolejowym PKP. Wstępne prace zostały wykonane jeszcze dwa lata temu. Został zarezerwowany grunt na terenie gmin, przez które linie kolejowe będą prowadzić. Chciałbym zapytać, czy prace dalej trwają. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, jeszcze pan poseł Bodio.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Panie dyrektorze, jeszcze słówko o spółkach prowadzących działalność pozaportową, ponieważ nie dosłyszałem odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Może zacznę od spółek, o które pyta pan poseł. Jest tam...

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę mówić.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Marzec:

Oczywiście oprócz kilku spółek portowych, mamy jeszcze grupę spółek zajmujących się obsługą naziemną, czyli spółek handlingowych. W tej chwili spółki te są wydane na bardzo silną walkę konkurencyjną, szczególnie w Warszawie, ale obecnie nie tylko. W Poznaniu są dwie spółki, w Krakowie są dwie spółki, w Rzeszowie, w Katowicach. W tej chwili prowadzimy całą procedurę ich konsolidacji. Spodziewamy się, że do połowy przyszłego roku stworzy się z tego jedna spółka, która, mam nadzieję, że będzie na tyle silna, że stanie jak równy z równym do konkurencji, w związku z czym znacząco zmniejszy się liczba podmiotów.

Jeżeli chodzi o pozostałe spółki, spółka zajmująca się sprzątaniem lotnisk została przez nas powołana specjalnie po to, żeby mieć nadzór i kontrolę nad standardem utrzymania lotniska w Warszawie. Tutaj nie przewidujemy żadnych zmian. Może się rozwijać gdzieś indziej. Wiem, że rozmawia również z portem w Gdańsku na temat powołania wspólnego podmiotu, żeby tam sprzątać, itd. Natomiast ideą było to, żeby zajmowała się sprzątaniem na lotnisku w Warszawie, ponieważ w ten sposób mamy bezpośredni wpływ na standardy sprzątania.

Pozostałe spółki takie jak Port Hotel zarządzają hotelami. Jest to nasze aktywo, które posiadamy. Uważamy, że jest bardzo atrakcyjne, ponieważ akurat jest to spółka, która ma bardzo dobre wyniki, inwestuje w dwa nowe hotele. Takie samo aktywo jak każde inne.

Jeżeli chodzi o Casinos, wraz z LOT-em, który jest właścicielem drugiej jednej trzeciej, podejmujemy próby... Trzecią, jedną trzecią de facto posiada spółka austriacka. Jest tam koszmarna umowa spółki, która właściwie ubezwłasnowolnia każdego z akcjonariuszy.

Chętnie pozbylibyśmy się akcji, ale w tej chwili nie bardzo mamy możliwość. Nie chcemy robić tego na siłę, żeby nie stracić na owej transakcji. Jest to proces, który właściwie jest, nie angażujemy się w niego za bardzo. Próbowaliśmy sprzedać razem z LOT-em, ale okazało się, że pośrednio zablokował nas nasz partner. Nie chcę tutaj składać żadnych oficjalnych informacji na temat owej transakcji, ponieważ była ona bardzo skomplikowana. Nie jesteśmy szczęśliwi z tego powodu, że posiadamy jedna trzecią udziałów w Casinos Poland, ale jest to też efekt rozliczeń długów, jakie ktoś miał w stosunku do PPL. Zostało to zamienione na akcje owej spółki.

Generalnie koncentrujemy się na konsolidacji spółek handlingowych tak, żeby była to jedna z czterech, pięciu. Krakowska została skonsolidowana.

Porty regionalne to temat dużo szerszy. Swoje udziały tam traktujemy jako know how. Ze strony pozostałych wspólników, udziałowców ani akcjonariuszy nie ma żadnych propozycji ani też chęci do zmiany status quo.

Sprzątanie zostawiamy, ponieważ jest to nasza celowa spółka, która ma się zajmować i zajmuje się sprzątaniem na lotnisku. Tak wygląda nasza polityka, jeżeli chodzi o strategię.

Kolej w Rzeszowie. W kontekście tego, co mówił pan poseł Piechociński, troszkę bałbym się wydatkować tam jakichś setek milionów złotych, ponieważ mimo wszystko wielkość ruchu w Rzeszowie znacznie odbiega od tego w Warszawie. Być może lokalizacja jest taka, która bardziej uzasadnia połączenie kolejowe, ale trudno mi powiedzieć. Jest to absolutnie poza nami. Nie angażujemy się bezpośrednio w to połączenie. I pieniądze, i inicjatywa muszą pójść z innej strony. Może to każdy z portów. Nawet nie wiem, czy w Szczecinie nie będzie wcześniej, ponieważ tam są mocno zaawansowane prace nad budowaniem połączenia kolejowego, takiego bajpasu na drodze, o ile pamiętam, chyba ze Szczecina do Koszalina. Tam może być wcześniej, ponieważ tam jest tor, który jest budowany. W tej chwili chyba już dwa kilometry. Jest on budowany. Widać to nawet na mapach do portu. Dla portów, które leżą kilka kilometrów od miasta, na pewno jest to jakieś rozwiązanie. Tutaj jest mi trudno powiedzieć, ponieważ generalnie jest to poza nami.

Jeżeli chodzi o Warszawę, podzielam obawy pana posła. Uważam, że diametralnie zmieni sytuację zakończenie inwestycji przebudowy sali części terminala, ponieważ w ramach owej inwestycji będziemy budować bezpośredni tunel z podziemnej stacji kolejowej do terminala. Pasażer, który jedzie pociągiem, przejdzie bezpośrednio pod ziemią do terminala, wyjedzie schodami na dowolny poziom, który mu odpowiada. Niestety, będzie to możliwe dopiero za ponad dwa lata. Do tej pory... Trudno mi powiedzieć, jak można zintensyfikować. Wiem, że na pewno ceny są bardzo atrakcyjne. Chyba 3,70 zł kosztuje z Centralnego. Jest to naprawdę niedużo.

Zgadzam się co do informacji. Też mamy problem, ponieważ na peronie na lotnisku jest napis albo Legionowo, albo Miłosna. Pasażer, powiedzmy Chińczyk, lądując w Warszawie, nie widzi Warszawy Centrum, tylko widzi Miłosną. Obawiam się, czy decyduje się na wsiadanie do pociągu, który jedzie do Miłosnej. Niekoniecznie wie o tym, że jedzie on przez Śródmieście albo przez Centralny. Mamy tu pewien problem. Pracujemy z koleją, żeby to zmienić.

Myślę natomiast, że generalną poprawę zanotujemy po otwarciu bezpośredniego przejścia. Nie, nie, poziomo będzie przejście, natomiast tam będą ruchome schody na pierwszy poziom, czyli na poziom przylotów, potem na poziom odlotów. Będzie to skomunikowane. Oczywiście przez cały pion komunikacyjny będzie winda.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że nie byłoby niczym złym, panie przewodniczący – mówię do pana przewodniczącego Piechocińskiego – gdyby Komisja Infrastruktury, a szczególnie podkomisja stała, która zajmuje się lotnictwem i koleją, zrobiła przejazd wraz z dziennikarzami i pokazała, że jest możliwość połączenia terminala koleją z centrum Warszawy. Skoro nie jest to rozpropagowane, jest to jakiś pomysł. Mogłoby się odbyć wyjazdowe posiedzenie Komisji i wcale by długo nie trwało, oczywiście ze względu na szybkość przejazdu.

Jeżeli chodzi o Rzeszów, akurat znam to zagadnienie. Samorząd województwa w ubiegłym roku podjął prace projektowe i one trwają. Myślę, że temat jest właściwie, że tak

powiem, podjęty z wielu powodów. Jeżeli chce się mówić również o cargo, o czym tu państwo mówiliście, akurat kolej jest najlepszym elementem do tego, żeby hasło, które kojarzy się z tamtą częścią Polski, czyli z Doliną Lotniczą, stało się faktem. Przecież helikoptery również są przewożone z tego lotniska samolotami. Jest to też dosyć ciekawe przedsięwzięcie.

Czy są jeszcze jakieś pytania ze strony pań i panów posłów? Bardzo serdecznie dziękuję i za wszystkie pytania, i za bardzo zwięzłe odpowiedzi, i za bardzo dobrą prezentację.

Dziękuję panu ministrowi. Dziękuję panu dyrektorowi. Dziękuję bardzo serdecznie wszystkim naszym gościom.

Na tym kończymy posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.